

《調 査》

国際物流機能の拠点性とその分散

——神戸港機能停止下における
中国地方の国際海上コンテナ物流の状況——

津 守 貴 之

問題の所在

新聞やニュース等でしばしば報道されているように、阪神大震災により日本最大の国際海上コンテナ貿易港である神戸港のコンテナ港湾機能が全面的に停止し、現在でも部分的にしか復旧していない。神戸港のコンテナ港湾機能の停止あるいは低下が日本の国際海上コンテナ物流体制の空間構造にどのような影響を与えているのか、本稿の目的は、この問いを中国地方における国際海上コンテナ物流の状況変化を通して考察することである。

ところで神戸港の機能停止／低下の影響を論じる場合、神戸港の日本の国際物流体制における特殊な位置を確認しておかなければならない。後述するように、神戸港は直接の後背地である近畿地方の輸出入貨物のみを取り扱う1地方港湾ではない。神戸港は西日本を中心とした広域にわたる後背地を持つ日本を代表する国際港である。神戸港を国際物流の窓口としている広大な後背地がその窓口を失ったとき、物流ルートがどのように変化するのかが問題となる。さらに、別稿でも論じたように¹⁾、1980年代以降、国際海上コンテナ物流活動においていわゆる5大港（横浜港、東京港、名古屋港、大阪港、神戸港）離れ＝5大港後背地の縮小＝各地域における地元港利用の活発化が進みつつある。このような5大港後背地の縮小傾向という現象が進行する中で今回の神戸港の機能停止は

¹⁾ 5大港の後背地の縮小＝地方港の国際化については津守[1992]および津守[1994]で論じている。

起った。そこで本稿では今回の神戸港の機能停止によって国内からの輸出貨物あるいは国内への輸入貨物の神戸港離れが加速する傾向がみられるかどうかを検討する。具体的には神戸港の直接の後背地である近畿地方はともかくとして、後述するように、神戸港の有力な後背地である西日本を中心とした地域の輸出入貨物の神戸港離れが加速するかどうか、加速するとすればその理由は何か、また加速していないとすればその理由は何かを考察する。これらの項目を検討する場合、指標となるものはまず第一に航路再編の動きである。これは航路や便数を直接決定している船社の動向を端的に表現するものであり神戸港離れの状況を直接に表す現象と見ることができる。第二に他港湾のコンテナ物流に関するハード／ソフト両面での整備状況である。現在、神戸港の代替港として複数の港が使われており、代替港へ神戸港で取り扱われていた貨物が定着するかどうかややはり神戸港離れを占う指標となる。第三にこれら2つの要因と相互に影響を与え合うものとして荷主の物流戦略の変更があげられる。この要因については今回は近畿地方に隣接する中国地方を対象とした聞き取り調査の結果を中心に検討する。この作業を通じて、従来なぜ神戸港が広範囲の後背地を持っていたのか、また現在後背地が縮小しつつあるのはなぜなのか、これらの問いに対する回答の一端を知ることができるだろう。そしてさらにはこれらのことを通して日本経済という国民経済の凝集性と溶解を国際物流面から考察する1つの材料を提供することとなろう。

ところで近年、国内主要港での3国間でのトランシップ貨物取扱量の相対的低下、例えば欧米とアジアとの間のトランシップ貨物取扱量の相対的低下という問題がようやく一般に知られはじめてきている。今回の神戸港の機能停止は当然、この問題とも関連するものであるが、本稿ではとりあえず神戸港における国内貨物のトランシップの状況に限定して検討する。¹⁾

本稿の構成は、まず第一に日本の国際海上コンテナ輸送に占める神戸港の位置

¹⁾ アジア諸港間での競争の激化についてはとりあえず、山上〔1994〕を参照。また欧米－アジア間トランシップ港としての神戸港の機能およびその後退については現在、別稿を準備中である。

について簡単に触れた後、1980年代以降の神戸港の後背地の縮小傾向を統計資料を使って確認する。次に神戸港の機能停止あるいは低下に対して船社および神戸市港湾局以外の主要港湾の管理者がどのような対応／対策を行っているのかを見た後、中国地方の荷主の対応（代替港の選択等）を聞き取り調査をもとに検討する。

I 神戸港への国際コンテナ物流活動の集中と分散傾向

1 神戸港の日本の国際海上コンテナ物流活動に占める位置

日本の国際海上コンテナ貿易量全体に占める5大港の全国比率は輸出で91%、輸入で90%ときわめて高い数字を示しており、国際海上コンテナ物流の拠点集中性を物語っている。その中でも神戸港の割合は輸出で31%、輸入で30%と最大の割合を占めている（図1、2）。

図1：5大港のコンテナ輸出量全国シェア
(1992年：トナ・ヘ・ス)

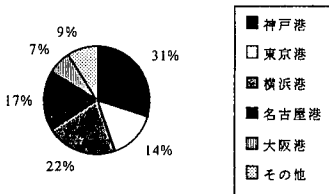
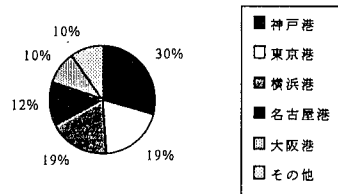


図2：5大港のコンテナ輸入量全国シェア
(1992年：トナ・ヘ・ス)



運輸省港湾局計画課資料より作成

統計資料が違うため若干の誤差はあるが、図1、2の神戸港と大阪港の全国比率と近畿地方のコンテナ貨物生産量およびコンテナ貨物消費量の比率（図3、4）を比較してみると、直接の後背地である近畿地方のコンテナ貨物需要は輸出貨物で19%、輸入貨物で29%となっている。これらの数字に比べると、輸出入に占める神戸港および大阪港の比率の合計がそれぞれ38%、40%と高い数字を示している。

これは神戸港（および大阪港）は近畿地方だけでなく他地方のコンテナ貨物需要にも対応していることを示しているものである。

図3：地域別コンテナ貨物生産状況-93年調査
(トン・ベ-ス/%)

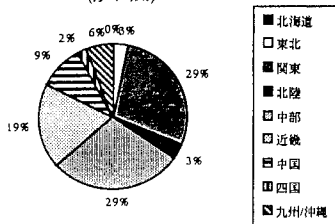
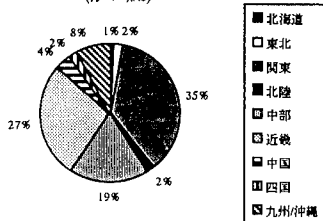


図4：地域別コンテナ貨物消費状況-93年調査
(トン・ベ-ス/%)



大蔵省関税局、全国各税関、運輸省港湾局『全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書』1993年版より作成

地方別にコンテナ船積み／船卸しの神戸港依存度を見てみると（表1）日本の全ての地方が船積み／船卸しともに神戸港に依存していることが分る。その中でもとりわけ中国、四国地方の依存度が高く、船積み／船卸しともに60～70%となっており、北陸の船積み依存度40%、船卸し依存度21%、九州の同じく29%、18%と続いている。概して西日本および陸送上神戸港に近い北陸地方が神戸港への高い依存度を示している。

表1：神戸港のコンテナ貨物後背地（93年調査）

	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
輸出	6.4	5.0	1.5	39.7	5.0	67.4	63.5	79.1	28.9	8.7
輸入	2.2	1.6	1.5	21.0	10.1	63.1	64.5	67.4	17.9	7.3

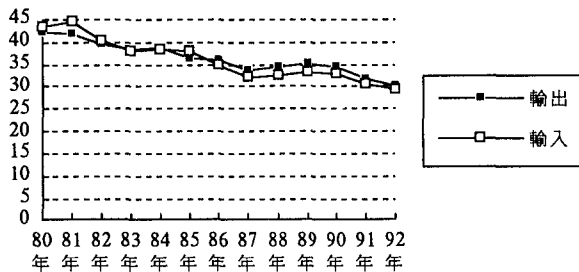
大蔵省関税局、全国各税関、運輸省港湾局『全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書』1993年版より作成

2 神戸港後背地の縮小傾向

先述したように、1980年代以降、5大港の直接の後背地である3大都市圏以外の地域において国際海上コンテナ物流活動の5大港離れ＝国際物流活動の地元

化が進行しつつある。神戸港も例外ではなく、日本の国際海上コンテナ物流に占める神戸港の位置は相対的に後退しつつある。図5は日本の国際海上コンテナ貿易に占める神戸港の比率の推移を示したものであり、神戸港の比率が輸出入量ともにこの10年間で40%台から30%にまで低下していることがわかる。先に神戸港の比率が輸出入ともに30%以上であることを確認したが、この数字は傾向的に神戸港の比率が低下しているその結果である。

図5：日本のコンテナ貿易に占める神戸港の比率の推移(トナベース%)



日本港湾協会『港湾要覧：1990年版』『数字で見る物流：1993年版』
および神戸市港湾局『神戸港大観：1994年版』より作成

各地方の輸出入コンテナ貨物の神戸港依存度の変化を見てみると(表2、3)、輸出コンテナ貨物では、もともと神戸港への依存度が低い東北地方と関東地方以外は全て神戸港依存度が低下している。その中でもとくに九州および沖縄の低下が著しい。それに対して近畿地方の近接地域である北陸、中国、四国地方は神戸港依存度が低下しているが未だに高い数字を示している。輸入コンテナ貨物では、もともと依存度の低い北海道および関東以外の全ての地方で依存度が低下している。輸入でも九州地方の神戸港依存度の低下が著しい反面、やはり中国、四国地方の依存度は高い数字のままである。また輸出と比べて輸入は全体的に神戸港への依存度が低い点が特徴である。

表2: 各地方の輸出コンテナ貨物の神戸港依存度の推移

(単位:%)

	79年調査	85年調査	89年調査	93年調査
北海道	26.3	18.9	8.1	6.4
東北	1.2	1.8	2.4	5.0
関東	1.6	1.9	1.6	1.5
北陸	55.8	53.0	48.0	39.7
中部	21.9	15.7	9.8	5.0
近畿	78.8	73.0	72.4	67.4
中国	80.4	78.1	74.9	63.5
四国	79.2	78.8	81.4	79.1
九州	86.3	53.5	44.3	28.9
沖縄	100.0	35.8	2.2	8.7

表3: 各地方の輸入コンテナ貨物の神戸港依存度の推移

(単位:%)

	79年調査	85年調査	89年調査	93年調査
北海道	1.2	0.3	0.5	2.2
東北	7.8	4.1	1.4	1.6
関東	2.2	4.2	3.1	1.5
北陸	48.7	41.6	22.7	21.0
中部	24.9	17.5	15.1	10.1
近畿	77.5	73.5	69.0	63.1
中国	84.6	67.9	64.0	64.5
四国	85.5	68.3	62.6	67.4
九州	70.6	39.2	26.3	17.9
沖縄	30.7	32.0	17.7	7.3

表1に同じ

このような3大都市圏以外の地域における神戸港依存度の低下と各地方の間でのそのあらわれ方の違いは、基本的には3大都市圏以外の地域の各港湾でのコンテナ物流機能の充実度の格差という国内的要因と、それに対応したアジア船社を中心とした国際フィーダー・サービスの本格化の程度という国際的要因が大きく影響している。即ち、輸出入とも横浜、東京、名古屋といった有力港湾を持つ東日本諸地域における神戸港依存度の低さは当然として、北海道については苫小牧港が80年代以降、国際コンテナ貿易に本格的に参入している。九州についても、北九州港がコンテナ施設を80年代に入って大きく増強させ、アジア航路を中心にコンテナ貿易を急激に増大させている。その多くが、従来、神戸港への国内フィーダーを行なっていた貨物を国際輸送に切り替えたものである。その一方で博多港が84年以降、コンテナ施設の供用を開始した後、コンテナ貿易量を急激に増加させている。¹⁾

このような地方港のコンテナ物流機能の整備とあいまってアジア船社を中心と

¹⁾ 詳しくは津守〔1990〕を参照。

したプサン・トランシップ、高雄トランシップなどのアジア有力港をハブ・ポートとする日本の地方港の「国際化」が進行しつつある。言い換えるならばハブ・ポートを神戸港から外国有力港へと移転しつつあるのである。²⁾

北陸でも新潟、伏木富山、金沢、敦賀等の港湾におけるコンテナ専用バースの整備が進みつつあり、韓国、台湾船社を中心としたプサン港等をハブ・ポートとする国際フィーダー輸送が活発化しつつあるが、神戸港／大阪港との間の陸送が便利で、なおかつ北九州港、博多港程度の港湾整備にまで至っていないため未だに神戸港への依存度が比較的高い。四国地方は今治港や松山港等が、中国地方では下関港、広島港、徳山下松港、境港等が、北陸と同様、プサン港をマザー・ポートとする韓国船社の国際フィーダー輸送を通じて「国際化」しつつある（中国地方については後に詳述する）。

このように各地方において、程度の差はあるものの、コンテナ物流の神戸港離れが進みつつある。その要因を整理してみよう。第1に各地方港湾におけるコンテナ施設の整備の進展である。1980年代に入ると「多極分散型国土の形成」を掲げる第4次全国総合開発計画とあいまって各地方で本格的な外国貿易港の整備が始まった。それはガントリー・クレーンを持つコンテナ輸送専用バースの整備を行う港湾とガントリー・クレーンを持たない多目的バースの整備という2つの形で進められた。そして各地方が地元港で国際海上コンテナ物流活動を行う前提条件を整えてきている。第2にアジア船社によるアジア有力港をマザー・ポートあるいはハブ・ポートとしたコンテナ輸送サービス戦略である。香港、シンガポール、高雄、プサンといったアジアの有力港はその港湾使用料の安さや24時間荷役体制等の便利さをセールス・ポイントとして急速に成長しており、アジア船社を中心にこれらアジア有力諸港を神戸港の代わりにハブ・ポートとして利用し、日本の地方港と国際フィーダー輸送を行なうケースが多くなってきている。第3に、日本の貿易構造の変化があげられる。周知のように日本

²⁾ この点についてはすでに、津守〔1994〕で指摘している。

経済は実質的な人手不足（＝低賃金労働の枯渇）と円高の急激な進行とその定着により生産拠点の海外移転と製品輸入の増大を経験しつつある。その結果、輸出では部品などの中間財輸出が増え、輸送手段も自動車輸送船などの専用船ではなく部品輸送に便利なコンテナ船を使うケースが多くなってきている。また輸入については、国内の生産拠点において加工された製品が地方の消費地に国内輸送されるのではなく、海外から加工品が輸入されるようになってきている。そこで中間財輸出および製品輸入の増大に対応してどのような空間的輸送ルートを選択するかが問題となる。特に日本の場合、国内輸送コストが諸外国と比べてきわめて高い。そのため、単純に考えると、神戸港をはじめとする5大港経由で輸出入物流を行なうと非3大都市圏の荷主は割高な国内輸送コストを負担しなければならない。したがって輸出に関して工場近接型物流が、輸入に関しては消費地密着型物流が選択されるようになる。また85年9月以降の円高に加えて近年の円高により輸出競争力を低下させた各輸出企業は、すでに限界に達している生産コストの削減に代わって物流コストの削減に注目するようになる。このことが、メーカーが生産拠点の近接港から直接に製品を輸出する体制を整備することに拍車をかけている。また輸入では80年代中頃以降、とりわけ90年代に入ってから輸入物流の急増、とりわけ東アジア地域からの製品／食料品のそれが、上記のアジア船社の戦略とあいまって、市場密着型物流を加速化させている。これらの要因によって非阪神地域の各生産拠点が輸出港を神戸港から近接港に移転させる動きが形成されていると考えられる。この傾向は1ドル＝80円台になっている現在、ますます加速するものと思われる。

3 国際海上コンテナ物流の地元化傾向－中国地方の状況－

中国地方の各港湾のコンテナ物流の状況を見ると（表4）、伝統的な対韓国貿易港である下関港は別として、舞鶴港、境港、広島港、三田尻

中関港、徳山下松港が80年代の後半以降、コンテナ貿易を開始し拡大させている。これらの港の中でガントリー・クレーンを持つ港は下関港（クレーンは1993年供用開始、ただし下関港は以前から関釜フェリーを使って韓国との間でコンテナ貿易が行われていた）、広島港（海田コンテナ・ターミナル1987年供用開始）、徳山下松港である。下関港を除いて、これらの港は主にコンテナ設備を整備しはじめた後、コンテナ貿易量が増えはじめている。またそれ以外の港でも東アジアやロシア船社による中小型セミコンテナ船を使ったコンテナ輸送がしだいに活発化しつつある。

しかし、先に述べたように、下関港と舞鶴港を除いて輸出偏重型の貨物量増大となっている。

表4：中国地方の港湾のコンテナ貿易量の推移（単位：1000トン）

	舞鶴港		境港		広島港		三田尻中関港		徳山下松港		下関港	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
80年											90	118
81年											99	133
82年											84	111
83年											116	185
84年									12		162	241
85年									10	1	184	305
86年					34				7	3	233	453
87年					276	102			17	4	293	561
88年		1			280	19			31	12	266	579
89年	8	15	19		317	41	73	23	32	10	270	514
90年	8	16	24	1	209	27	67	17	53	8	238	577
91年	17	19	30	2	255	32	177	22	112	22	223	554
92年	11	40	34	1	227	22	140	10	144	26	213	510
93年	18	36	26	1	256	65	356	8	162	37	220	510

* 舞鶴港は京都府内にあるが山陰に近接しているため含めた。

運輸省港湾局計画課資料および各港湾統計資料より作成

中国地方におけるコンテナ貨物の流動状況を見てみよう。輸出（表5）

では中国地方全体の神戸港依存度は93年調査においても63.5%と高い数字を示しているが、大阪港依存度とともにしだいに低下している。それに対してその他の項目が89年調査の2.9%から0%になっている中で中国地方の諸港および北九州港、博多港の比率が上昇している。

表5:北陸、中国、四国、九州における輸出コンテナ貨物物流の地元港依存度の推移

		神戸 港	大阪 港	舞鶴 港	境港	広島 港	徳山下 松港	岩国 港	三田 尻港	下関 港	中国地方 港計	北九州 州港	博多 港	その他 主要港	その他
中国	85年	78.1	13.4	/	/	/	/	/	/	1.2	1.2	3.8	1.4	1.5	0.7
	89年	74.9	12.6	/	/	/	/	/	/	0.9	2.7	6.1	1.1	1.4	0.2
	93年	63.5	10.6	-	0.4	7.2	2.7	1.8	1.2	1.1	14.4	7.3	2.5	1.7	0.0
鳥取	85年	81	15.1	/	/	/	/	/	/	0.0	0.0	0.2	-	3.5	0.0
	89年	68.2	10.3	/	/	/	/	/	/	0.5	0.5	0.4	-	5.4	15.2
	93年	71.4	8.8	-	15.3	-	-	-	-	1.6	16.9	0.0	-	2.9	0.0
島根	85年	80.5	13.8	/	/	/	/	/	/	1.0	1.0	1.0	-	5.5	-
	89年	69.7	19.8	/	/	/	/	/	/	1.5	1.5	4.6	-	2.4	2.0
	93年	62.1	32.5	-	-	-	-	-	-	0.7	0.7	0.9	1.7	2.1	0.0
岡山	85年	83.8	13.9	/	/	/	/	/	/	0.2	0.2	-	-	2.1	-
	89年	89.4	9.3	/	/	/	/	/	/	0.1	0.1	0	-	1.2	0.0
	93年	88.3	8.6	-	-	0.3	-	-	-	0.2	0.5	0.1	0.0	2.5	0.0
広島	85年	82.1	16.2	/	/	/	/	/	/	0.5	0.5	0.1	-	1.1	0.0
	89年	80.2	14.0	/	/	/	/	/	/	0.3	0.3	0.4	-	1.7	3.4
	93年	65.3	11.4	0.0	-	20.6	0.1	-	-	0.4	21.1	0.3	0.0	1.9	0.0
山口	85年	66.2	8.3	/	/	/	/	/	/	3.6	3.6	13.9	5.1	4.0	2.5
	89年	54.8	13.2	/	/	/	/	/	/	2.7	2.7	21.0	4.1	0.9	4.2
	93年	41.9	10.7	0.1	-	1.5	7.4	5.0	3.3	2.4	19.7	20.1	6.7	0.8	0.1

表1に同じ

ただしこのような中国地方における神戸／大阪両港離れ傾向は全ての県で見られるわけではない。鳥取県では93年調査での境港の数字が15.3%と大きく数字を上昇させている。89年調査のその他の15.2%が境港の比率であると推測できるため、85年調査と比べると80年代末以降、地元港である境港の利用率が大幅に上昇していることになる。また広島県では89年調査のその他3.4%の中に広島港と徳山下松港が含まれているとしても、93年調査で広島港の利用率が20.6%、徳山下松港の利用率が0.1%と地元港の利用率が

きく上昇している。山口県においても89年調査の4.2%を比べると舞鶴港0.1%、広島港1.5%、徳山下松港7.4%、岩国港5.0%、三田尻中関港3.3%、合計17.3%と上昇しており、特に山口県内の港である徳山下松港、岩国港、三田尻中関港の利用率が上がっている。その反面、島根県では神戸港の数字が低下した分、大阪港の数字が上昇しており、中国地方の港の利用率は上昇していない。岡山県でも神戸港への依存度は変わっておらず、広島港の利用率が0.3%になっている程度である。

輸入(表6)は輸出ほど顕著には地元化が見られない。広島県において広島港の利用率が上昇している他は山口県において下関港の利用率が低下し同じ山口県内の徳山下松港や岩国港に分散している。地元港の利用率が輸出ほどには上昇しない代わりに北九州港や博多港の利用率が上昇する傾向にある。

表6 北陸、中国、四国、九州における輸出コンテナ貨物物流の地元港依存度の推移

		神戸 港	大阪 港	舞鶴 港	境港	広島 港	徳山下 松港	岩国 港	三田 尻港	下関 港	中国地方 合計	北九 州港	博多 港	その他 主要港	その他
中国	85年	67.9	15.9	/	/	/	/	/	/	6.0	6.0	6.5	0.3	8.5	0.3
	89年	64.0	15.5	-	-	1.3	0.3	-	-	5.2	6.8	9.7	1.0	2.3	0.7
	93年	64.5	13.0	0.0	0.1	2.6	1.2	0.1	-	3.9	7.9	10.4	3.1	1.0	0.1
鳥取	85年	91.9	4.7	/	/	/	/	/	/	2.4	2.4	0.0	0.0	1.0	0.0
	89年	71.9	7.8	/	/	/	/	/	/	13.2	13.2	3.7	1.4	1.2	0.8
	93年	71.0	11.7	0.5	-	-	-	-	-	4.9	5.4	6.5	3.9	1.5	0.0
島根	85年	33.0	55.5	/	/	/	/	/	/	8.0	8.0	0.0	1.1	1.5	0.9
	89年	54.3	23.2	/	/	/	/	/	/	5.7	5.7	2.7	0.6	13.2	0.3
	93年	58.4	21.7	-	1.1	1.5	-	-	-	7.0	9.6	4.9	4.5	0.9	0.0
岡山	85年	73.7	18.7	/	/	/	/	/	/	2.2	2.2	0.0	0.1	5.2	0.1
	89年	75.3	21.0	/	/	/	/	/	/	0.8	0.8	0.3	-	2.2	0.4
	93年	84.6	11.8	-	-	0.2	-	-	-	1.1	1.3	1.0	-	1.1	0.2
広島	85年	79.7	13.0	/	/	/	/	/	/	4.1	4.1	1.2	0.0	1.2	0.8
	89年	73.7	16.0	/	/	/	/	/	/	0.7	0.7	2.4	0.1	1.4	5.7
	93年	71.2	12.5	-	-	7.6	0.2	-	-	3.1	10.9	3.9	0.2	1.3	0.0
山口	85年	49.5	7.0	/	/	/	/	/	/	14.7	14.7	26.1	0.9	1.6	0.2
	89年	34.6	5.2	/	/	/	/	/	/	17.2	17.2	36.7	3.7	1.4	1.2
	93年	23.0	13.8	-	-	0.5	4.8	0.5	-	8.9	14.7	36.0	11.7	0.8	0.0

表1に同じ

このように輸出ではコンテナ物流の地元化が見られる一方で輸入では地元港よりも北九州港や博多港経由でコンテナ貨物の輸入が行われる傾向が見られる。その理由として、輸出に関しては中国地方の諸港湾が主に特定の輸出貨物を対象として発展してきていることがあげられる。具体的には見てみると、広島港は広島県にある自動車産業のKD部品輸出が9割を占めている。境港は後背地である鳥取県に製紙業が集積しており、そこで生産される紙の輸出がほとんどである。また徳山下松港、岩国港、三田尻中関港は周南地方の化学製品産業を主要な荷主としている。

ところで同じコンテナ貨物でも輸出コンテナ貨物と輸入コンテナ貨物ではもとめられる港湾のあり方が異なる。それは輸出コンテナ貨物は大荷主、とくに大メーカーによる少品種大量輸送を軸としているのに対して輸入コンテナ貨物が混載貨物を含めた多品種少量輸送の割合が多いことによる。即ち、

1)輸入コンテナ貨物は輸出コンテナ貨物と比べると、ターミナル内等港頭地区での滞留時間が長い。これは港頭地区で国内流通向け加工（仕分け、包装、品質検査など）が行なわれることが多い

2)随時引き取りに来る荷主に効率的に対応するため、ヤードの多段積みに限界がある。¹⁾

コンテナ貨物の輸入物流が可能な港湾は広いヤードを持つと同時に通関業務をはじめとした輸入物流に関する諸業務を担当する企業のある程度の集積が必要となる。中国地方においてこれら2つの要件を満たす港湾がないため神戸港離れした輸入コンテナ貨物が中国地方の地元港ではなく、北九州／博多港へと流れる結果となっていると考えられる。

III 中国地方における神戸港の機能停止の影響

¹⁾ 製品輸入が増えると広いヤードが必要となることは従来から指摘されてきた。三木/松尾〔1989〕参照。ここでの1)、2)の項目は運輸省港湾局計画課〔1993〕を参考にした。

1 船社の対応

(1) 緊急対応

神戸港の機能停止に直面して各船社は神戸港向けのB/L（船荷証券）をきっていた船舶を緊急避難的に神戸港以外の港に寄港させねばならなかった。神戸港向けB/Lの船舶の緊急寄港地は横浜港がもっとも多く、東京港、大阪港がそれに続いている。またわずかであるが韓国のプサン港へも寄港している（表7）。

表7：神戸港揚げ予定貨物のシフト先港湾（期間：1月17日～31日、単位：TEU）

東京港	横浜港	大阪港	名古屋港	博多港	清水港	その他港	釜山港	合計
4775	10792	4470	1417	828	100	65	661	23108
20.7%	46.7%	19.3%	6.1%	3.6%	0.4%	0.3%	2.9%	100.0%

運輸省海上交通局外航課調べ

この動きは緊急避難的なものであり、最近ではしだいに神戸港の代替港探しの動きは落ち着きつつある。その動きの主なものは神戸港の代わりに大阪港を利用するというものと神戸抜港後、既存航路上にある他の国内寄港地に神戸港貨物がシフトするというものである。

表8は主要船社の神戸抜港後の対応をまとめたものである。この表を見れば分かるように、ほとんどの船社が神戸抜港後、大阪寄港を開始している。また当初、大阪寄港を行なっていなかった航路でも大阪寄港に切り替えていくケースが多く見られる。例えばP&Oは検討中であった欧州航路を大阪寄港にしているし、現代商船は北米西岸航路については大阪港に寄港できるように大阪市港湾局に申請中である。欧州航路は現在、大阪港とプサン港の間で他船社の船舶に国際フィーダー輸送を依頼し、プサン港で

欧州航路と接続させているが、ダイレクト輸送よりもコスト・アップとなっているため大阪寄港を申請している（現在、既に大阪寄港を開始している）。また日本郵船の欧州・地中海航路は大阪－高雄間フィーダーを本船の大阪寄港に切り替えている。シーランドの欧州航路も大阪で集荷し、大阪港－香港フィーダーを行ない香港トランシップで処理している。

表8：神戸寄港船社の震災後の緊急対応（1995年3月8日現在）

	航路	対応	備考
日本郵船	北米西岸（J C X） 欧州・地中海	大阪寄港開始 大阪－高雄フィーダー開設	3月から大阪寄港へ変更
商船三井	北米西岸 欧州・地中海	大阪寄港開始 シンガポールか香港で接続	
川崎汽船	北米西岸	大阪寄港開始	
A P L・O O C L	北米西岸 P N X 北米西岸 S J X 北米西岸 P I X	大阪寄港開始 東航で横浜寄港 東航で博多寄港	
シーランド	北米西岸 欧州	神戸－横浜間フィーダー （検討中）	大阪で集荷、香港でトランシップ
マースク	北米西岸 欧州	神戸－横浜間フィーダー 大阪寄港開始	
P & O	欧州	（検討中）	大阪寄港
ネドロイド	欧州・地中海	横浜で接続	
ヤンミン	北米西岸 北米東岸	大阪寄港開始 大阪寄港開始	
現代商船	北米西岸 欧州	（検討中） 大阪－ブサン間フィーダー	大阪市港湾局に寄港申請中 大阪市港湾局に寄港申請中
C O S C O	北米 P S W 北米 P N W	名古屋寄港開始 大阪寄港	北米 P S W については門司／博多－ブサン間フィーダー開始

『日本海事新聞』および筆者の聞き取り調査により作成

このように主要船社のほとんどが神戸抜港後、大阪港をはじめとする日本国内の港を代替港として選択しており、アジアの有力港でトランシップを行なっている場合でも、国内港への本船寄港へと切り替えるケースが多い。また神戸港の復旧が徐々に進む中、既に神戸寄港再開をはじめている

船社も見られる。したがって震災後、船社の対応のみを見るならば、ハブ・ポートを国内港からアジア有力港へと移転するという動きが加速したとは言えず、航路面に限るならば、震災が神戸港および日本の国際物流機能の空洞化に直接的な影響を及ぼしたとは言えない。

ただし、アジア船社を中心としたアジア有力港をハブ・ポートとし日本国内の地方港をフィーダー・ポートとする国際フィーダー輸送は震災の有無とは関係なく進行中である。

2 各港湾の対応

日本国内の各港湾も神戸港からのシフト貨物を取り扱うためにさまざまな対策をたてている。その主なものはコンテナ・ヤードの拡張と24時間荷役体制である。東京、横浜、清水、名古屋、四日市、堺泉北、大阪、北九州、博多等の港はシフト貨物に対してはヤードを拡張すると同時に荷役作業の24時間体制で対応している（詳しくは表9を参照）。

ただしコンテナ貨物のシフトは東は横浜港、西は大阪港、名古屋港をはじめとして特定の港に集中しており、必ずしも円滑に処理しきれていないのが実情のようである。例えば大阪港は3月3日までに神戸港シフト船はコンテナ船のみで113隻、在来船、フェリーを含めると144隻に上っている。名古屋港では震災後の1月17日から2月25日までの間に前年同時期と比べて取扱貨物量が40%増えており、従来から効率的なターミナル利用を行っていたため、ターミナルは満杯状態であるという。また横浜港でも震災後1週間は前年同時期比44%増、1ヵ月間では同じく35%増となっている。その他、東京、清水、四日市、堺泉北、北九州、博多といった5大港およびそれに準ずる比較的規模の大きな港湾に神戸港貨物はシフトしており、既存航路上の寄港地で神戸港からのシフト貨物の積み卸しをしているケースが多い。

表9：神戸取扱貨物のシフトへの国内主要港の対応

港名	シフト船への対応（バース）	シフトコンテナの受け入れ体制（ヤード）	日曜・夜間の荷役体制
日立港	第4埠頭で貨物受け入れ		現在のところ外資向け貨物はほとんど変化なし
東京港	通常通り	大井埠頭内の都有地等数ヶ所、3ha強をヤードとして確保、整備中	日曜、深夜の荷役については当初1ヶ月間、その後さらに1ヶ月間認めている
横浜港	通常通り	大黒埠頭、本牧埠頭を中心に、15ha分をヤードとして確保、2月15日に6.4ha追加	日曜、深夜の入港があれば、その都度対応
清水港	現在、既存の5バースで対応	当面、1500TEU分のスペースを確保。今後は状況を見て、さらに土地を確保する予定	通常どおり、1年中24時間フル稼働
名古屋港	西4区のW90-94、NCB3バースを一体的に利用。在来船用の79号、90号岸壁をコンテナ用に転用しているが非常にタイトな状況	西4区用地、西3区と西5区の野積場、金城埠頭内の用地など約30ha分をヤードとして確保	日曜、深夜の入港があれば、その都度対応
四日市港	当面、四日市コンテナ埠頭（YCB）の余力で対応	当面、現有約9.8haに加え、新規に霞ヶ浦地区を中心に5ha分をヤードとして確保。	現在のところ日曜、深夜の入港なし
大阪港	大阪港連絡協議会で具体的な対応を検討。南港地区などで暫定的なヤード35ha分を確保する方向で準備している。しかし、水深12m以上のバースが10バースしかないため、定期航路の関係から非常にタイトな状態が続いている。		日曜、深夜時間も対応。24時間対応
北九州港	第3セクター「関門コンテナターミナル」が埠頭、ヤード、バースを割り振っている。	新門司、太刀浦、田野浦、日明の4地区合わせて16haを確保	原則的に24時間、日曜、夜間も対応可能
博多港		香椎パークポートの一部供用の前倒しや周辺地区の用地確保で約7ha確保決定	

『日本海事新聞』および筆者の聞き取り調査により作成

3 中国地方の状況

(1) 中国地方および近隣港湾の対応

中国地方の各港湾においてもシフト貨物への対応は、ヤードの拡張とバースの弾力的利用が中心である。以下、その概略を見てみよう。

舞鶴港ではコンテナ貨物が倍以上に増えているため、ヤード利用をコンテナ優先に切り替えている。24時間・土日曜荷役は従来からやっている。

広島港ではコンテナ貨物が若干増えているため、民間の土地を借り上げるなどしてコンテナ・ヤードを手当している。24時間体制については税関や入国管理局は要望があれば対応することになっている。海田地区は大型船が入船できないので現在、大型船については宇品地区の在来船バースを利用している。

徳山下松港では港頭地区の空き地などを利用してコンテナ・ヤードを広げている。即ち、従来は3段積みで1600TEU分の用地であったが、空き地利用などで2000TEU分の用地を確保している。

下関港でも神戸港を利用して輸出される貨物がシフトしてきたため取扱量が急増しており、近辺に空バン・プールを確保して対応している。またLCL貨物についてはCFSで対応しているが、さらに1棟を増やすと同時に公共上屋をコンテナ貨物用に転用している。夜間・土曜日荷役は従来からやっている。ただしコンテナ・バースの水深が-10mなので、在来船埠頭にセミコンテナ船を誘致している。

先に述べたように、震災以前から中国地方の各港湾はコンテナ港湾としての整備がしだいに進んでいる。さらに、下関港の人口島計画や広島港のコンテナ・バース増設計画、敦賀港の多目的バース建設計画、境港および舞鶴港FAZ等、中国地方およびその近辺の各港湾管理者は国際物流活性化のためのインフラ整備を今後とも進めるとともにポート・セールスにも力を入れはじめている。

(2)船社の対応

震災後、中国地方の港湾に寄港するほとんどの船社は航路再編の動き、とりわけ航路新設および増便の動きを見せていない。例外として、台湾の南泰海運が境港と香港／高雄間のコンテナ航路を開設しギア付きコンテナ船(214TEU)を月間2－3便配船、神戸港を利用していた山陰・西中国発着コンテナ貨物の輸送にも対応していくことになっている。

震災の有無とは関係なく、中国地方での航路開設／増便の動きは既に進みつつあった。その主なものをあげると以下のとおりである。

韓国船社の韓進海運が今年に入って早々にプサン港トランシップで敦賀、舞鶴など日本海側諸港との間で国際フィーダー輸送を本格化している。

韓国船社の興亜海運が2月6日から広島港に臨時便を投入しており、また船型も2000tから4000tへと大きくしている。

台湾船社のCNC（正利海運）が東南アジア航路（徳山下松－岩国－門司（北九州）－高雄－基隆－香港経由でバンコク、ジャカルタ、スラバヤへ運航）を月4便から5便に増便している。

韓国船社の東進海運も徳山寄港を月3便から5便へ増便し、かつ従来は博多港経由でプサンと往復輸送をしていたものを、直接徳山下松－プサン間でシャトル輸送を行なうことになっている。

中国船社のCOSCOがプサン港トランシップで徳山下松港、広島港、舞鶴港、敦賀港等に寄港を開始している。

この他にも、船社ではないが日通が韓国の中堅船社である南星海運と結んで地方港湾を中心に中小コンテナ船でのフィーダー輸送に参入し、すでに下関港－プサン港間でシャトル輸送を始めているとともに広島港等での倉庫の充実などを進めつつある。

このように不十分なものであるとはいえ、中国および近辺の各港湾はコ

ンテナ港湾としての整備の進展という国際物流活動の受け皿が整い始めているとともに輸送手段である船舶の寄港も傾向的に増えてきている。国際コンテナ物流機能の、いわばハード面は、少なくともフィーダー・ポートとしては準備されつつある。

(3)荷主の対応

今回、聞き取り調査を行なった企業の数および輸出入取り扱い品目別構成は表10のとおりである（同一企業で取り扱い品目が複数にわたるものもあるが、もっとも多く扱っている品目に分類した）。

表10：聞き取り調査回答企業

	鳥取県	島根県	岡山県	広島県	山口県	合計
自動車・同部品	0	0	8	4	0	12
農業機械	0	1	3	0	0	4
電気機械	4	0	3	2	1	10
その他機械	1	2	4	4	1	12
衣類	0	0	3	7	0	10
食品	8	4	1	2	10	25
その他	2	3	1	3	5	14
合計	15	10	23	22	17	87

震災以前の神戸港の利用状況を見てみると、中国地方全体では87社中71社(82%)が何らかの形で神戸港を利用していると答えている。県別に見てみると、岡山県と広島県の荷主のほとんどが神戸港を利用しているのに対して、鳥取県は15社中12社(80%)、島根県は10社中7社(70%)、山口県に至っては17社中8社(47%)となっており、県によって神戸港の利用状況は異なっている。

「神戸港のみを利用している」と答えた荷主は中国地方全体で71社中33社(47%)であるが、岡山県は23社中14社(61%)、鳥取県の12社中6社(50%)、広島県

の22社中10社(48%)、島根県の7社中2社(29%)、山口県の8社中1社(13%)となっており、神戸港により近い県ほど神戸港への依存度が高いことをうかがわせている。また「神戸港以外の港を使っている」と答えた荷主が利用している港湾を具体的に見てみると、鳥取県および島根県の荷主は境港、浜田港、下関港、門司港を、山口県の荷主はほとんどが門司港および下関港を利用しておりわずかであるが博多港を利用していると答えた荷主もあった。

表11：震災以前の神戸港利用状況

	計	(1)		(4)	
		(2)	(3)		
鳥取	15(100)	12(80.0:100.0)	6(50.0)	6(50.0)	3(20.0)
島根	10(100)	7(70.0:100.0)	2(28.6)	5(71.4)	3(30.0)
岡山	23(100)	23(100.0:100.0)	14(60.9)	9(39.1)	0
広島	22(100)	21(95.5:100.0)	10(47.6)	11(52.4)	1(4.5)
山口	17(100)	8(47.1:100.0)	1(12.5)	7(87.5)	9(52.9)
合計	87(100)	71(81.6:100.0)	33(46.5)	38(53.5)	16(18.4)

(1)神戸港を利用している

(2)神戸港のみを利用している：(1)の内数(%)も

(3)他港と併用している：(1)の内数(%)も

(4)神戸港を利用していない

表12：コンテナ開け／詰め場所

	計	(1)	(2)	(3)
鳥取	12	2	10	
島根	8		6	2
岡山	26	6	14	6
広島	27	8	17	2
山口	8	1	7	
合計	81	17	54	10

(1)自社内倉庫

(2)神戸港／神戸近辺倉庫

(3)地元近接港のC Y

*複数回答のため荷主数より回答数多くなっている

震災以前に神戸港を利用していた理由については、以下の回答を得た。

1. 近距離である
2. 航路の種類が揃っており便数が多い
3. フォワーダーが集積している
4. 通関が速い
5. 倉庫などの配送センターが神戸およびその周辺に立地している
6. 取引先メーカーや商社の倉庫が神戸およびその周辺に立地している
7. 輸入品の納入先が主に関西地区である

8. 港頭地区での横持ち料が安い

もっとも多い答えは「距離」と「航路／便数」であった。中国地方内諸港湾は規模や設備（カントリー・クレーンの数やコンテナ・ヤードの広さ、岸壁水深の深さなど）が不十分なため本船寄港が難しく、したがって航路の種類と数も限られている。そのため国際コンテナ貿易港である神戸港の利用が多くなっている。特に岡山、広島、鳥取でこの回答が多かった。

次に多い回答が「フォワーダーの集積」である。この回答の中には荷主が国際物流業務をフォワーダーにまかせており、そのフォワーダーが神戸市およびその近辺に拠点を置いているため、神戸港を利用しているという、荷主側からみていわば消極的な神戸港利用と、荷主が輸出入している品目の取り扱いに神戸在住のフォワーダーが慣れているためそのフォワーダーを利用しているという積極的な神戸港利用の2つのケースが含まれている。

このことはフォワーダーの量的集積が国際物流機能の充実にとって重要であるとともに、多くの種類の品目に対応できるというフォワーダーの多角性あるいは多種類性、いわばフォワーダーの質的集積も必要であるということを物語っている。さらにフォワーダーの質的集積により港頭地区での貨物の滞留時間が比較的短くなり、税関も様々な品目の商品の取り扱いに慣れているため通関が速い。その結果、港頭地区での横持ち料が安くなる傾向がある。「通関が速い」「港頭地区での横持ち料が安い」という回答はこのような状況の反映である。

また配送センターを含めた倉庫が神戸およびその近辺に立地しているため神戸港を利用しているケースも多い。このことは単に倉庫を持っている企業のみではなく、この企業と取引のある企業の物流の空間的ルートを規定する場合もある。「取引先メーカーや商社の倉庫が神戸近辺に立地している」と答えた企業は取引先企業の倉庫で商品のコンテナ詰めや梱包あるいはコンテナ開けや仕分等の作業を行うため、取引先企業の倉庫の立地点に物流の空間ルートが左右されることになる。今回の聞き取り調査では取

引先企業の倉庫が神戸近辺にあるため神戸港を利用することになっているケースが多く見られる。「輸入品の納入先が主に関西地区である」という回答については、輸入業者の場合、関西が主要市場であるならば、関西の主要港である神戸港を利用することがもっとも有利であることは言うまでもない。神戸港に近接する近畿地方の市場規模を商業の年間販売額で見ると（表13）、全国シェアで18.8%、西日本シェアで58.7%と中国地方の同じく4.5%、14.0%を大きく引き離している。

また輸入物資の入庫量を都市別に見てみると、西日本では神戸市と大阪市が多いことが分かる（表14、15）。

表13：中国および近隣地方の商業年間出荷額シェア(%)

	近畿			中国						九州	
	大阪府 兵庫県			鳥取県 島根県 岡山県 広島県 山口県						福岡県	
全国シェア	18.8	13.7	2.5	4.5	0.2	0.3	0.9	2.3	0.7	8.7	3.7
西日本シェア	58.7	43.0	8.0	14.0	0.8	0.8	2.9	7.4	2.1	27.3	11.7

近畿には三重県は含まれない。西日本は三重県を除いた近畿以西であり沖縄県は含まれない。

『商業統計表：1991年版』より作成

表14：主要港湾都市の普通倉庫輸入物資入庫量

表15：主要港湾都市の冷蔵倉庫輸入物資入庫高

	大阪市	神戸市	福岡市	下関市	北九州市	名古屋市		大阪市	神戸市	福岡市
年間入庫量	1549	5232	1969	156	1868	1834	年間入庫量	657	480	66

運輸省運輸政策局貨物流通施設課『倉庫統計季報：1993年分』より作成

このように神戸港利用率が高い要因は大きく分けると比較的近距离であることと国際物流機能の高い集積、および大市場との近接性であると言える。第1の距離の問題ならば、神戸港ではなく地元港、例えば広島県ならば広島港、岡山県ならば水島港等を利用した方が有利である。しかし従来、現実には地元港の利用は著しく伸びているわけではない。したがって第2、第3の要因が港湾利用に大きく作用していると考えられる。第3の要因については既に見たとおりであるが、第2の要因である国際物流機能の集積度の高さについて次に見てみよう。通関業務の速さ等はその1例であるが、

ここでは国際物流機能の高さの1つの指標であるコンテナ貨物の梱包／混載業務の充実度について検討してみる。

コンテナ開け／詰め場所は全ての県でもっとも多い答えが「神戸港およびその近辺の倉庫」である。この答えは、先に見た「震災以前に神戸港を利用して理由」の中で「神戸周辺に自社倉庫および取引先企業の倉庫が立地している」という回答と「フォワーダーが集積している」という回答と関連するものである。コンテナ貨物の場合、コンテナ1個に満たない貨物（いわゆるLCL）は混載（コンソリデーション）する必要がある、コンテナに貨物を詰め合せる混載業務を通常、フォワーダーが行っている。コンテナ開け／詰め場所として神戸港近辺の倉庫が選択される理由はこの混載業務を行うフォワーダーが神戸港周辺に集積しているためである。またコンテナ1個分の貨物（いわゆるFCL）についても梱包業務を行うフォワーダーが神戸港周辺に集積しているためやはり神戸港経由で国際物流を行うことが便利となる。

表16：西日本地域の普通倉庫所管面積

	普通倉庫所管面積		
	全国 ₁₇	西日本 ₁₇	
大阪府	3786	12.1	34.0
大阪市	1393	4.5	12.5
兵庫県	1630	5.2	14.7
神戸市	1069	3.4	9.6
鳥取県	18	0.1	0.2
島根県	13	0.0	0.1
岡山県	581	1.9	5.2
広島県	608	1.9	5.5
山口県	268	0.9	2.4
福岡県	1526	4.9	13.7
福岡市	722	2.3	6.5
北九州市	399	1.3	3.6

表17：西日本地域の冷蔵倉庫所管面積

	冷蔵倉庫所管面積		
	全国 ₁₇	西日本 ₁₇	
大阪府	2200	9.4	24.6
大阪市	1756	7.5	19.7
兵庫県	1530	6.5	17.1
神戸市	980	4.2	11.0
鳥取県	167	0.7	1.9
島根県	29	0.1	0.3
岡山県	184	0.8	2.1
広島県	444	1.9	5.0
山口県	370	1.6	4.1
福岡県	1207	5.1	13.5
福岡市	870	3.7	9.7
北九州市	-	-	-

近畿には三重県は含まれない。西日本は三重県を除いた近畿以西であり沖縄県は含まれない。

表14に同じ

大阪府、兵庫県における倉庫の集積度を見てみると（表16、17）、普通倉庫の所管面積では全国シェアでおよそ17%、西日本シェアでおよそ50%となっており、特に西日本地域では圧倒的なシェアを占めていることが分かる。冷蔵倉庫の所管面積についても、同じく全国シェアで16%、西日本シェアで42%とやはり高いシェアを示している。このことは大阪、兵庫両府県が、少なくとも西日本地域における貨物の最大の集散拠点であることを物語っている。

岡山県および広島県で自社倉庫でのコンテナ開け／詰めが多い理由は、輸出貨物量が多い比較的大きなメーカーと、衣類等、大量輸入が普通行われている比較的付加価値の少ない商品を扱っている荷主が含まれていることによる。これら貨物量が多い場合はコンテナ単位で輸出入が行われるため自社（工場）内倉庫でコンテナ開け／詰めがなされるケースが多い。また岡山県、広島県で「地元港でのコンテナ開け／詰め（実際には回答した荷主は全て輸出メーカーであるためコンテナ詰めのみ）」という回答が見られるが、これはどちらも自動車部品メーカーが地元港（岡山県は水島港、広島県は広島港）のヤードにあるフォワーダーの倉庫でいったんコンテナ詰めしている。そして岡山県の荷主の場合は水島港でコンテナ詰めされた貨物は内航輸送で神戸港まで運ばれ外航コンテナ船に積み替えられて海外へと輸出され、広島港の場合は岡山県の場合と同じ神戸港経由での輸出と広島港からの輸出の2通りである。このケースでは地元港に必要な航路があるかどうか輸出港の決定因となっている。

次に代替港の選択状況を見てみよう。全体では代替港はやはり近接する大阪港がもっとも多く、その他の5大港の比率も高いが、特徴的なのは北九州港と博多港の比率がそれぞれ21%、11%と大阪港の24%、名古屋港の16%の次に高い数字になっていることである。これを県別で見ると、鳥取県は大阪港がもっとも多く30%、次に名古屋港の17%、下関港、北九州港、境港となっている。島根県は博多港が50%であり、北九州港も合わせると北部九州の2港で75%となっている。岡山県は大阪港が25%でもっとも多い

が、北九州港も23%とそれに伍している。広島県は大阪港がもっとも多く、名古屋、北九州、東京、博多等の諸港がそれに続いている。山口県は北九州港がもっとも多く30%、大阪港は22%となっている。

表18：代替港／件数および％（カッコ内）

	計	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
鳥取	24(100)	7(29)	4(17)		1(4)		3(13)	3(13)	1(4)	2(8)	3(13)
島根	8(100)				1(13)			2(3)	4(50)		1(13)
岡山	56(100)	14(25)	10(18)	5(9)	4(7)	3(5)	2(4)	13(23)	4(7)		1(2)
広島	59(100)	14(24)	11(19)	6(10)	5(9)	2(3)	5(9)	10(17)	6(10)		
山口	23(100)	5(22)	2(9)	3(13)	3(13)			7(30)	3(13)		
合計	170(100)	40(24)	27(16)	14(8)	14(8)	5(3)	10(6)	35(21)	18(11)	2(1)	5(3)

(1)大阪港 (2)名古屋港 (3)横浜港 (4)東京港 (5)広島港 (6)下関港 (7)北九州港 (8)博多港
(9)境港 (10)その他/不明

中国地方における代替港選択の大まかな傾向を見てみるならば、中国地方から見て東に位置する大阪港等5大港を利用するというケースと、西に位置する北九州、博多（および下関）港を利用するというケースに分かれている。広島港、境港、下関港といった地元港への代替利用率は低い数字にとどまっている。

代替港の選択理由を見てみると、全体的に「乙仲の立地／勧め」が高い比率を占めている／しかし各港ごと、特に5大港と中国地方の地元港および北部九州の2港を比較してみると、若干の違いが見られる。まず5大港の選択理由として「航路／船便」、「船社の意向」、「その他取引先の立地／意向」が高い比率を示しているのに対して、中国地方の地元港はこれらの理由のうち、「航路／船便」、「船社の意向」はほとんどない。境港が「距離」、広島港がそれに加えて「すいている」という回答があり、また下関港は「商社の意向」と「すいている」が比較的高い数字を示している。北九州港は「距離」をはじめほとんどの選択理由をカバーしている。

博多港については「すいている」に続いて「航路／船便」、「その他の取引先の立地／意向」が多い。

5大港を代替港とする理由の中で「航路／船便」が多いのは、5大港に国際物流機能が集中しており、航路／船便の数が多いことによる。これと関連するが、「船社の意向」は神戸抜港後、航路上にある従来の寄港地に神戸港貨物をシフトさせていることの反映である。「その他取引先の立地／意向」という回答は5大港後背地の3大都市圏の市場規模の大きさからくるものである。つまり従来からの5大港への国際物流機能の集積とその背景である3大都市圏への経済活動の集中が神戸抜港後、5大港への神戸港貨物のシフトとして現れている。これは5大港への国際物流機能の集積という従来の状況の延長線上にある現象と言える。

表19：代替港の選択基準(%)

	計	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
大阪港	100.0	22.0	14.6	12.2	22.0	2.4	22.0	0	2.4	2.4
名古屋港	100.0	9.5	14.3	0	38.1	9.6	9.5	0	19.0	0
横浜港	100.0	0	13.3	6.7	33.4	0	20.0	0	20.0	6.7
東京港	100.0	0	22.2	0	11.1	0	11.1	11.1	33.3	11.1
広島港	100.0	16.7	16.7	0	50.0	0	0	16.7	0	0
境港	100.0	100.0	0	0	0	0	0	0	0	0
下関港	100.0	0	0	14.3	57.1	0	14.3	14.3	0	0
北九州港	100.0	25.7	5.7	5.7	37.2	0	11.4	5.7	8.6	0
博多港	100.0	0	18.2	0	27.3	0	18.2	27.3	9.1	0

(1)距離 (2)航路／船便 (3)商社の立地／意向 (4)乙仲の立地／薦め (5)本社の指示
(6)その他取引先の立地／意向 (7)すいている (8)船社の意向 (9)その他

一方、地元港利用を理由する要因は国際物流機能の集積からくるものではなく、近接性と「すいている」という「非集積性のメリット」が大きなものである。近接性はすでに述べたとおりであるが、「非集積性のメリッ

ト」は従来、5大港に国際物流機能が過度に集積していたため神戸港シフト貨物の処理が困難となっている状況の中で浮び上がってきた潜在的メリットである。また北九州、博多両港を利用する理由として「その他取引先の立地／意向」が比較的多いのは北部九州の市場が非3大都市圏の中では大きいためである。「航路／船便」、「船社の意向」が多い理由は両港が地方港の中では航路数／便数が充実していることの反映である。さらに3大都市圏から離れているため比較的混雑していないことから「すいている」という回答も多くなっている。

外国港でのトランシップは震災後、利用するケースがいくつか見られる。もっとも多いケースがブサン港を利用するというものであり、その他、香港、高雄港、基隆港、タイのレムチャパン港を利用するという回答もあった。

表20：外国港でのトランシップ状況(件数)

	計	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
鳥取	2	2						
島根	2	1		1				
岡山	5	1					3	1
広島	11	2	1	1	1	1	1	4
山口	1	1						
合計	21	7	1	2	1	1	4	5

(1)ブサン港 (2)高雄港 (3)香港港
(4)基隆港 (5)レムチャパン港 (6)不明
(7)考慮中

表21：荷主の神戸港への回帰希望状況(%)

	計	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
鳥取	100.0	58.3	16.7	8.3	0	16.7
島根	100.0	57.1	14.3	28.6	0	0
岡山	100.0	95.6	0	4.3	0	0
広島	100.0	77.3	4.5	18.2	0	0
山口	100.0	62.5	25.0	12.5	0	0
合計	100.0	76.4	8.3	12.5	0	2.8

(1)神戸港に戻す (2)他港と併用
(3)条件しだいでは他港を利用
(4)神戸港に戻さない (5)不明

最後に神戸港への回帰希望を見てみると(表)、神戸港復興後、「神戸港に戻さない」と答えた荷主は皆無であったが、震災以前と同じ形で「神戸港に戻す」と答えた荷主は全体で76%であった。もっとも高い数字を示したのは神戸港に隣接する岡山県で96%、ついで広島県の77%となっており、

その他の県は60%前後であった。今後「他港と併用」と答えた荷主は全体で8%、鳥取県で17%、島根県で14%、山口県で25%となっており、部分的には確実に神戸港離れが進むであろうことを示している。また神戸港に戻すが「条件しだいでは他港を利用」と答えた荷主も全体で13%に上っており、いわば神戸港離れ予備軍が潜在的に存在していることをうかがわせている。

併用港として考えられている港は大阪港、境港、北九州港、博多港である。大阪港の併用と回答した荷主は神戸港に近接する本格的港湾として神戸－大阪両港の2本立てで利用することを検討している。県別で見ると鳥取県はF A Z指定との関係で主に境港の利用度を上げようとする動きが見られ、山口県、島根県、広島県では北九州港、博多港の利用可能性を指摘するケースが多い。

「条件しだいでは他港を利用」と答えた荷主が考慮中の港は境港、北九州港、博多港である。この場合の「条件」とは主に輸送コストが安いかどうかであるが、それに加えて通関業務の円滑化や乙仲の特定商品に対する取り扱いの熟練度の向上などが今後期待できるかどうかも含まれていた。

併用港にせよ新規利用港にせよ選択の最大の基準はコスト面でのメリットである。即ち、神戸港を利用した場合と併用港／新規利用港を利用した場合のコスト、特に輸送コストを比較し、どちらが有利であるかが最大の関心となっている。このことは従来の神戸港への国際物流機能の集積のメリットから輸出では工場近接型物流が輸入では市場密着型物流がコスト的に可能かどうかあるいは有利かどうかという問題へと判断の基準が移り変わってきていることを示している。それとともにこのような回答の存在は少なくとも震災後、従来、固定的であった神戸港経由の国際物流ルートを見直す動きが発生あるいは加速化しつつあることを意味している。

おわりに

今まで見てきたように、中国地方荷主の神戸港離れの加速化は、地元港をはじめとする近接港湾のハード面、ソフト面での国際物流機能の充実度をベースに新規ルート開拓が可能であるかどうかによって大きく規定されている。そして結果として部分的ではあれ神戸港離れは加速しつつあると言えよう。また神戸港の直接の後背地である近畿地方の相対的な工業集積度はしだいに低下しつつあり（表22）、震災による神戸市およびその周辺地域の産業「空洞化」が進むならば神戸港の集荷量は低下する可能性が高くなる。そしてそのことが神戸港が従来持っていた集積のメリットの減殺につながる可能性も否定できない。

表22：近畿地方の工業出荷額全国シェアの推移（％）

	75年	80年	85年	90年	92年
出荷額の全国シェア	16.92	15.29	14.18	13.14	12.88

三重県は含まれていない。

通産省『工業統計表』各年版より作成

ところで中国地方の輸出入貨物の今後の動きとしては次の3つのケースが予想される。

1.神戸港利用の継続：特に隣接県である岡山県の貨物とLCL貨物については従来通り神戸港を経由して輸出入されると考えられる。

2.地元港利用の増大：大メーカーの大量輸出貨物を中心に特定大量貨物については広島港や境港などの地元港をより利用しようとするインセンティブが増大するであろうし、境港や下関港などのFAZ指定により、輸出貨物をこれらの港湾で取り扱おうとする動きが浮上する可能性がある。

3.北九州港、博多港利用の増大：中国地方西部地域を中心に国際物流機能が比較的充実している北九州港、博多港を利用する荷主が増える可能性が

高い。比較的近いことから国内輸送コストが安いことに加えて、特に地元および地元以西に主要市場を持つ荷主は近畿以外の西日本における最大の市場である北部九州の港湾である両港を利用する傾向が強いと考えられる。

もちろんC O S C Oをはじめとして既に複数の船社が神戸寄港を再開しており、また神戸港復興の兆しは見えはじめているが、傾向的には上記の3つのケースがより顕在化することが予想される。

*聞き取り調査の期間は1995年2月から3月8日までである。またほとんどの荷主に対して3月1日から8日までの間に2回目の聞き取り調査を行ない、時間のずれから生じる状況変化を調整した。

－引用文献－

- 三木 楯彦／松尾 俊彦〔1989〕「貿易構造の変遷と国際物流」『海事産業研究所報』No.279
- 津守 貴之〔1990〕「物流グローバル化と地域貿易の空間的再編－北九州、博多、下関3港の動向－」『九州経済調査月報』第44巻
- 津守 貴之〔1992〕「日本自動車産業 国際的展開 物流環境－1980年代 状況 中心－」『経済研究』創刊號、韓南大学校経済研究所
- 津守 貴之〔1994〕「東アジア地域における物流活動の空間的再編成－80年代以降の日本の国際コンテナ物流を中心として－」『経済学会雑誌』（岡大）25(4)
- 運輸省港湾局〔1993〕「国際物流の大動脈を支える外貿コンテナターミナルの現状と課題－揺らぐ貿易立国・日本の屋台骨－」
- 山上 徹〔1994〕『国際物流のネットワークと港：第5版』白桃書房